Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7439**

14. Wahlperiode 13. 11. 2001

Antrag

der Abgeordneten Max Straubinger, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ilse Aigner, Klaus Brähmig, Dr. Hansjürgen Doss, Albrecht Feibel, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Erich G. Fritz, Dr. Jürgen Gehb, Kurt-Dieter Grill, Ernst Hinsken, Ulrich Klinkert, Dr. Martina Krogmann, Dr. Norbert Lammert, Vera Lengsfeld, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Elmar Müller (Kirchheim), Bernd Neumann (Bremen), Friedhelm Ost, Eduard Oswald, Dr. Bernd Protzner, Thomas Rachel, Hans-Peter Repnik, Dr. Heinz Riesenhuber, Heinrich-Wilhelm Ronsöhr, Kurt J. Rossmanith, Hartmut Schauerte, Heinz Schemken, Karl-Heinz Scherhag, Dietmar Schlee, Thomas Strobl (Heilbronn), Andrea Voßhoff, Matthias Wissmann, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

Luftfahrtforschung voranbringen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Wachsende Mobilität, neue Kommunikationssysteme und die nachhaltige Sicherung der Ressourcen, aber auch der Schutz unseres Landes und seiner Interessen, stellen besondere Herausforderungen für Politik und Wirtschaft dar. Die deutsche Luft- und Raumfahrt besitzt hierfür entscheidende Kernkompetenzen. Die Herausforderungen bieten deshalb große Entwicklungschancen in Forschungseinrichtungen, Industrieunternehmen wie auch für Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung und Dienstleister, die alle wiederum positiv auf ein großes Umfeld ausstrahlen.

Deutschland nutzt seine erworbenen Kernkompetenzen und damit seine enormen wirtschaftlichen Wachstumspotentiale jedoch bislang nicht ausreichend. Dabei sprechen die von der deutschen Luft- und Raumfahrt prognostizierten Daten für sich:

- 250 000 Arbeitsplätze hängen direkt, 500 000 indirekt vom Luftverkehr ab. Die Luft- und Raumfahrtindustrie beschäftigt in Deutschland direkt 70 000 Menschen.
- Prognosen bis 2020 lassen ein jährliches Wachstum des Fluggäste-Aufkommens von bis zu 5 % und einen Anstieg des Luftfrachtverkehrs um jährlich bis zu 7 % möglich erscheinen.
- Gelingt es Airbus, dem größten Flugzeughersteller auf dem europäischen Markt, seine Position in den nächsten 20 Jahren zu festigen, generiert das einen Umsatz von über 600 Mrd. Euro. Davon kann Deutschland maßgeblich profitieren.
- Die Lärmemissionen wurden in den letzten 30 Jahren um fast 20 dB(A) auf ein Viertel der subjektiv empfundenen Lautstärke reduziert.

- Um rund 40 Prozent je Sitzplatzkilometer wurden der Treibstoffverbrauch – und damit die CO_2-Emmissionen – gesenkt. Bis 2020 werden weitere Einsparungen von über 30 Prozent erwartet.

Selbst wenn einige optimistische Einschätzungen in Folge der Ereignisse des 11. September 2001 revidiert werden müssen, ist langfristig mit einer Fortsetzung dieses Trends zu rechnen.

Die Eigenleistungen der Unternehmen der Luft- und Raumfahrt sind beträchtlich. Ihre Forschungs- und Entwicklungsausgaben beliefen sich allein 2000 auf rund 1,5 Mrd. DM – ein signifikanter Beitrag der Industrie zur Wissensgesellschaft, während sich der Staat aus seiner Gesamtverantwortung für diese strategische Schlüsselindustrie immer weiter zurückzieht. Deutschland kann seine Chancen im internationalen Wettbewerb nur wahrnehmen, wenn es der Luft- und Raumfahrt einen ebenso großen Stellenwert einräumt wie andere europäische Staaten.

Die EU-Kommission hat einen Vorschlag für die Integration der europäischen Forschungslandschaft vorgelegt. Deutsche Luft- und Raumfahrtforschungseinrichtungen sind Vorreiter bei der Einbindung in ein europäisches Gesamtkonzept, das Kompetenzzentren herausbilden und kostentreibende Parallelforschung vermeiden soll. Die Forschungslandschaft wird von den großen Luft- und Raumfahrtnationen mit Mitteln aus nationalen Forschungsprogrammen aktiv gefördert. So sollen die nationalen Forschungszentren im Wettbewerb positioniert werden. Die Bundesregierung und die zuständigen Ressorts müssen sich hier über die verschiedenen Forschungsprogramme verstärkt engagieren.

Das öffentliche Engagement in der Forschungsförderung ist auch entscheidend für die Behebung des Nachwuchsmangels und für die Steigerung des Interesses an Studiengängen der Luft- und Raumfahrt. Denn für einen führenden Luft- und Raumfahrtstandort ist ein hervorragend qualifizierter Nachwuchs unerlässlich. Patenschaften zwischen Hochschulen und Industrie sind ein wichtiges, jedoch nur flankierendes Instrument.

In Deutschland ist es mit den Luftfahrtforschungsprogrammen (Lufo I und Lufo II) gelungen, wesentliche technische Neuerungen vorzubereiten und zudem ein funktionierendes und wettbewerbsfähiges Netzwerk von Forschungseinrichtungen, Hochschulen und Industrie zu etablieren. Mit mehr als 700 Wissenschaftlern verfügen sie über ein beträchtliches Potential. Die Luftfahrtforschungsprogramme haben wichtige Grundlagen für wettbewerbsstärkende Innovationen in den Arbeitsfeldern der deutschen Hersteller geschaffen. Schwerpunkte der Entwicklung waren die kontinuierliche Erhöhung von Zuverlässigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Der von der Arbeitsgruppe Luftfahrtforschung im Mai 2001 erarbeitete Bericht „Luftfahrt 2020“ schlägt konkrete Maßnahmen vor, um an diese Erfolge anzuknüpfen.

Im Bereich des Verbundes aus Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Industrie sollte eine Verstetigung der Förderung erfolgen. In Deutschland ist der Luftfahrtforschungsanteil an den Gesamtforschungsausgaben im Vergleich zu den Konkurrenzländern insgesamt nicht ausreichend. Der Bundesanteil am Luftfahrtforschungsprogramm von 600 Mio. DM im Zeitraum 1995 bis 1998 (LuFo I) ging zudem auf 240 Mio. DM im Zeitraum 1999 bis 2002 (LuFo II) zu Lasten der Bundesländer und der Industrie zurück.

Die Weiterführung des nationalen Luftfahrtforschungsprogramms über den Zeitraum 2002 hinaus ist zwingend notwendig, um die Wettbewerbsposition der deutschen Luftfahrtindustrie nicht weiter zu verschlechtern. Neue Flugzeuge und Triebwerke benötigen von der Entwicklung bis zum Einsatz über zehn Jahre, neue Materialien sogar bis zu 20 Jahre. Die stark rückläufigen Bundesmittel im zweiten Luftfahrtforschungsprogramm, die veränderten Förderbedingungen und der weitgehende Ausschluss von Universitäten und Forschungseinrichtungen wie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt

(DLR) haben Deutschland zurückfallen lassen. Die Länderinitiative zur Luftfahrtforschung wirkte positiv, konnte dies aber nur teilweise ausgleichen.

Die Reduzierung der Luftfahrtförderung hat auch negative Folgen für den notwendigen Nachwuchs an Wissenschaftlern und Ingenieuren. Hochqualifizierter wissenschaftlicher Nachwuchs musste mit Auslaufen des Luftfahrtforschungsprogrammes I die Hochschulen vorzeitig verlassen, die Zahl der Studienanfänger ist in einzelnen Fachgebieten rückläufig. Dieser Trend konnte bisher auch nicht durch die erfolgreichen Patenschaftsprogramme von Industrie und DLR aufgefangen werden. Gegenwärtig gibt es bundesweit nur ca. 350 bis 400 Absolventen der Luft- und Raumfahrt pro Jahr. Diese Zahl wird nicht ausreichen. Allein für den Airbus A380 besteht in Deutschland derzeit ein Bedarf an 2 000 kompetenten Ingenieuren und Wissenschaftlern. Die Hochschulen können durch eine verstärkte Einbindung in die Industrieforschung noch attraktiver gemacht werden, damit junge Studierende Anreize finden, sich diesem Fachgebiet zuzuwenden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein Luftfahrtforschungsprogramm III mit folgenden Schwerpunkten aufzulegen:
   - Erhöhung der Passagier- und Flugsicherheit,
   - Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen im gesamten Luftfahrtsystem und umweltgerechte Herstell- und Betriebsabläufe,
   - Verbesserung des Passagierkomforts,
   - Vernetzung der Verkehrsträger,
   - Kapazitätssteigerung der Infrastruktur des Luftfahrtsystems,
   - Ausbau der Industrie- und Wissenschaftsnetzwerke und Bildung von Kompetenzzentren,
2. die haushaltsmäßigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Bund sich an einem solchen Programm LuFo III, das nach Auffassung der deutschen Luft- und Raumfahrtwirtschaft mit einem finanziellen Volumen von 400 Mio. Euro ausgestattet werden sollte, in angemessener Form beteiligen kann.

Berlin, den 13. November 2001

Max Straubinger
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Ilse Aigner
Klaus Brähmig
Dr. Hansjürgen Doss
Albrecht Feibel
Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof)
Erich G. Fritz
Dr. Jürgen Gehb
Kurt-Dieter Grill
Ernst Hinsken
Ulrich Klinkert
Dr. Martina Krogmann
Dr. Norbert Lammert
Vera Lengsfeld
Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn)
Elmar Müller (Kirchheim)
Bernd Neumann (Bremen)
Friedhelm Ost
Eduard Oswald
Dr. Bernd Protzner
Thomas Rachel
Hans-Peter Repnik
Dr. Heinz Riesenhuber
Heinrich-Wilhelm Ronsöhr
Kurt J. Rossmanith
Hartmut Schauerte
Heinz Schemken
Karl-Heinz Scherhag
Dietmar Schlee
Thomas Strobl (Heilbronn)
Andrea Voßhoff
Matthias Wissmann
Dagmar Wöhrl
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333